

PODSUMOWANIE

**sporządzone zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r.
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa
w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) do „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego”**

Podstawa formalno-prawna opracowania.

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) do przyjętego dokumentu dołącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego);
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Przyjęty dokument wraz z podsumowaniem przekazany zostanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Podkarpackiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu.

Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przebiegało w trzech etapach:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii oraz zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu.

Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko.

Dla sporządzenia dokumentu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego” koniecznym było przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak WOOŚ.411.2.4.2025.AP.2 z dnia 03 lipca 2025 r. oraz Podkarpackim Państwowym Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak SNZ.9020.2.12.2025.ASZ z dnia 25 czerwca 2025 r. określili zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego”. Zakresy stanowią załączniki do podsumowania.

Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko została opracowana zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.), zgodnie ze szczegółowym zakresem uzgodnionym z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Podkarpackim Państwowym Wojewódzkim Inspektoratem Sanitarnym.

Opinie właściwych organów

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projekt Planu wraz z prognozą został zaopiniowany pozytywnie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie – pismem z dnia 17 października 2025 r., znak: WOOŚ.410.5.19.2024.AP.7. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pozytywnie zaopiniował dokumenty pismem z dnia 13 października 2025 r., znak: SNZ.9020.3.26.2025.ASZ. Obie opinie stanowią załącznik do podsumowania.

Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu

Działając zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 z późn. zm.), w odniesieniu do art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), podano informacje o wyłożeniu do wglądu projektu dokumentu: „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Z projektem dokumentu można było się zapoznać poprzez załączniki do obwieszczenia lub w Urzędzie Miejskim w Dębicy, ul. Ratuszowa 2, 39-200 Dębica, w godzinach urzędowania. Zgodnie z art. 40 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie

środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112. z późn. zm.) uwagi i wnioski do ww. dokumentu mogły być wnoszone w formie ustnej, pisemnej do protokołu, za pomocą środków komunikacji elektronicznej

Uwagi i wnioski można było składać w terminie do dnia 20 października 2025 r. Zgodnie z art. 41 ww. ustawy, uwagi i wnioski złożone po upływie wskazanego terminu były pozostawione bez rozpatrzenia. Do projektu Planu oraz Prognozy, ww. terminie nie wniesiono żadnych uwag.

Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.

Przeprowadzona analiza oraz wynikająca z niej ocena zapisów Planu pozwala na stwierdzenie, że realizacja przedsięwzięć zawartych w w/w dokumencie nie wywrze negatywnego wpływu i spowoduje poprawę stanu środowiska. Wariantem alternatywnym jest brak aktualnego dokumentu Planu, co rodzi zagrożenia dla zrównoważonego rozwoju gminy.

Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Realizacja Planu nie wywoła transgranicznego oddziaływania, stąd nie przeprowadzono postępowania, dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego”.

Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają weryfikować, czy zaplanowane działania w ramach poszczególnych celów strategicznych są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie SUMP postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Komisja Europejska w Komunikacie COM (2021) 811 z grudnia 2021 określiła rekomendacje dotyczące pomiarów, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

Wykonanie monitoringu realizacji planu, powinno być przeprowadzane:

- Pierwsze nie później niż do końca 2026 r.,
- Drugie nie później niż do końca 2034 r.

Tabela 1. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	32	37	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze DROF	5,71	2,90	l. zgonów / 1 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. Mieszkańców	42 797	38 517	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	21,5	19,5	kg PM 2,5 ekw.	Spadkowy 

*wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2. Zestaw wskaźników produktu PZMM DROF.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2023	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1.1 Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	11,5	20	%	Wzrostowy 
1.2 Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo, dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	0	2	szt.	Wzrostowy 
	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	-	15	szt.	Wzrostowy 
2.1 Integracja i cyfryzacja systemów transportu publicznego	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	1	1	szt.	Wzrostowy 
	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF			szt.	Wzrostowy 

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2023	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	1	2	%	Wzrostowy 
2.2. Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	Liczba parkingów P+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 
	Liczba parkingów B+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 
3.1 Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	Długość ciągów rowerowych w przeliczeniu na 100 km ² w gminach OF	32,4	45	km	Wzrostowy 
	Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	0	3	szt.	Wzrostowy 
3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	50	95	%	Wzrostowy 
	Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	85	95	%	Wzrostowy 
3.3 Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności	0	1	szt.	Wzrostowy 
	Udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	0	30	%	Wzrostowy 

*wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring realizacji planu do roku 2030 powinien odbyć się minimum dwukrotnie. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego DROF w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane powinny być przekazane do koordynatora prac nad SUMP, w celu ich wspólnego zestawienia i przygotowania raportu z postępu realizacji wdrażania Planu przez DROF.

Tabela 3. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki rezultatu			
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców DROF, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla miast DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 6 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 18:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę	Pomiary własne JST
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w DROF	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tys. mieszkańców	Policja
3	Cykl emisji CO₂	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki publikowane przez GIOŚ
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w miastach DROF	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki publikowane przez GIOŚ

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu			
1	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % powierzchni objętej planami zagospodarowania przestrzennego w całkowitej powierzchni DROF	JST DROF
2	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST DROF prezentowana łącznie dla DROF. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę – nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu	JST DROF
3	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	Liczba nowych, przebudowanych zawierających elementy poprawiające bezpieczeństwo przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2024 r. Wskaźnik prezentowany jako liczba oddanych po 2023 roku do użytku elementów infrastruktury spełniających kryteria aktywnych przejść/ przejazdów np. 4 aktywne przejścia	JST DROF
4	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla DROF, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład DROF Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot. organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy DROF np. 4 porozumienia	JST DROF

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
5	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF	Udział sołectw w DROF we wszystkich Gminach DROF przez które przebiega co najmniej jedna regularna linia ptz użyteczności publicznej. Obszaru Interwencji SUMP DROF, wobec wszystkich sołectw w Gminach DROF. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % sołectw w DROF jest obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.	JST DROF
6	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	% operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na rzecz gmina DROF w komunikacji miejskiej udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % operatorów umożliwia wskazaną usługę	JST DROF
7	Liczba parkingów P+R w DROF	Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze DROF	JST DROF
8	Liczba parkingów B+R w DROF	Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 8 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze DROF	JST DROF
9	Długość dróg rowerowych na obszarze DROF	Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi	JST DROF

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
		liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych). Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w DROF	
10	Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	Liczba zadaszonych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych), wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w DROF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w Gminach DROF. Jest on prezentowany w procentach, np. 50 % szkół w DROF posiadających zadaszone parkingi rowerowe.	JST DROF
11	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem) Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF
12	Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	Liczba autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami u operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF
13	Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności	Liczba wspólnych dla gmin DROF działań dot. promocji aktywnych form mobilności (szkolenia, programy edukacyjne, spotkania) prezentowana jako łączna liczba takich działań Wskaźnik prezentowany jako liczba przeprowadzonych kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności, np. 3	JST DROF
14	Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	Liczba szkół podstawowych i ponadpodstawowych zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności w DROF, wobec liczby wszystkich szkół	JST DROF

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
		podstawowych i ponadpodstawowych na obszarze DROF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w DROF. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami Planu zaktualizują obowiązujący Plan.